

*Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2009 · N.º 2*

 Marcial  
Pons



GARRAIO ETA  
HERRI LAN GAILA  
DEPARTAMENTO DE  
TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

La autora destaca, sobre todo, la importancia de definir con claridad y concreción las obligaciones del operador. Seguidamente, expone las principales cuestiones que se deben tener en cuenta a la hora de redactar las cláusulas sobre cálculo de la retribución del operador, adaptación de la retribución a nuevas circunstancias, garantías contractuales, responsabilidad del operador, aseguramiento y subcontratación de las actividades logísticas (F. J. M.).

13. VALDER, H., «*Mehrwertdienstleistungen und ihre rechtliche Einordnung*» («La calificación jurídica de las prestaciones de servicios de valor añadido»), *Transportrecht*, Hamburgo, ISSN 0174-559X, año 31, núm. 9, septiembre 2008, pp. 384-387.

Los operadores logísticos ofrecen «paquetes» de prestaciones cada vez más complejos, en los que, junto a las prestaciones tradicionales de transporte y depósito, aparecen otras «prestaciones o servicios de valor añadido». Aprovechando un ejemplo tomado de la logística para el comercio *on-line*, el autor presenta las prestaciones logísticas más habituales en la práctica (por ejemplo, diseño de páginas web, recepción de pedidos, etiquetado, inventarios, embalaje, seguimiento de los envíos, gestión de reclamaciones, gestión de devoluciones, etc.) y califica jurídicamente cada una de ellas, con arreglo a los tipos conocidos del Derecho de contratos (por ejemplo, transporte, depósito, arrendamiento, comisión, arrendamiento de obra o arrendamiento de servicios) (F. J. M.).

14. WIESKE, Th., «*Anmerkungen zur neueren Rechtsprechung zum Logistikrecht*» («Notas sobre la más reciente jurisprudencia sobre el Derecho de la logística»), *Transportrecht*, Hamburgo, ISSN 0174-559X, año 31, núm. 9, septiembre 2008, pp. 388-394.

Aunque en el Derecho alemán no existe un concepto legal de «logística», son cada vez más las decisiones de los tribunales que resuelven problemas relacionados con «prestaciones o servicios logísticos». WIESKE comenta las últimas sentencias sobre esta materia dictadas por el *Bundesgerichtshof* y los *Oberlandesgerichte*, repartiéndolas en seis grupos de casos: prestaciones adicionales al transporte de mercancías; servicios accesorios que no están relacionados directamente con la mercancía, pero que repercuten sobre la naturaleza del contrato; controles intermedios en la cadena logística y tratamiento posterior de la mercancía; resultado del contrato y modo de ejecución; problemas de delimitación entre prestaciones de servicios y de obra; y aplicación de condiciones generales de la logística extranjeras (F. J. M.).

## TRANSPORTE MARÍTIMO \*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN.—A) Española.—B) Comunitaria.—C. JURISPRUDENCIA.—1. Comentarios de Jurisprudencia.—«De nuevo sobre la responsabilidad de los consignatarios por el incumplimiento del contrato de transporte (Comentario a la STS de 14 de febrero de 2008)», Michel Mediel Bojorge.—«La preferencia del crédito marítimo del fletante o el crédito marítimo privilegiado del fletante (Comentario al Auto de 29 de mayo de 2008 del Juzgado de lo Mercantil N.º 1 de Vizcaya)», Iñaki Zurutuza Arigita.—«Responsabilidad extracontractual de la sociedad de clasificación de un buque frente a la cargadora de la mercancía (Comentario a la Sentencia de la Cour de Cassation de 27 de marzo de 2007)», Manuel Alba Fernández.—2. Reseñas de Jurisprudencia. a) Accidentes de la navegación; b) Comisionistas y transitarios; c) Contratos de explotación del buque; d) Derecho marítimo administrativo; e) Derecho Laboral marítimo; f) Responsabilidad por daños a las mercancías; g) Seguro marítimo. h) Transporte en régimen de conocimiento de embarque; i) Otras cuestiones.—D. NOVEDADES BIBLIOGRÁFICAS.

### A. NOTICIAS

#### Entrada en vigor de la Convención de la UNESCO para la protección del patrimonio cultural subacuático

Desde el 2 de enero de 2009 está vigente de forma general y para España la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2 de noviembre de 2001, aprobada en París en la 31.ª reunión de la Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). El Instrumento de Ratificación de España de 25 de mayo de 2005 y el texto de la Convención se publican en la edición núm. 55, del jueves 5 de marzo de 2009, del *Boletín Oficial del Estado*.

El preámbulo declara el patrimonio cultural subacuático una «parte integral del patrimonio cultural de la humanidad» y, por tanto, la Convención no atribuye su propiedad a nadie en particular. Recuerda la amenaza de actividades no autorizadas sobre el patrimonio cultural subacuático, de forma que conviene adoptar medidas más rigurosas para impedir las. Sobre todo, por la creciente explotación comercial y por ciertas actividades que tienen por objetivo la venta, la adquisición o el trueque de patrimonio cultural subacuático, facilitadas por la disponibilidad de tecnología punta que permite el descubrimiento y el acceso.

El patrimonio cultural subacuático comprende todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante cien años, tales como sitios, estructuras, objetos y restos humanos, buques

\* Coordina: J. L. PULIDO BEGINES (Universidad de Cádiz).

Colaboran: E. SIERRA NOGUERO (Universidad Autónoma Barcelona), M. ALBA FERNÁNDEZ (Universidad Carlos III), J. ARIAS VARONA (Universidad Rey Juan Carlos), P. J. BAENA BAENA (Universidad Sevilla), M. ZUBIRI DE SALINAS (Universidad de Zaragoza), O. FOTINOPOULOS BASURTO (UPV/EHU) e I. ZURUTUZA ARIGITA (Universidad Pública de Navarra).

y aeronaves, junto con su contexto arqueológico y natural, así como objetos de carácter prehistórico [art. 1.a)].

La preservación *in situ* del patrimonio cultural subacuático debe considerarse, de acuerdo con esta Convención, la opción prioritaria antes de autorizar o emprender actividades dirigidas a ese patrimonio (art. 2.5). El que sea recuperado se depositará, guardará y gestionará de tal forma que se asegure su preservación a largo plazo (art. 2.6), sin que quepa su explotación comercial (art. 2.7).

Cada Estado parte garantiza y fortalece la protección del patrimonio cultural subacuático, en beneficio de la humanidad (art. 2.3); asegura la información si sus nacionales o los buques de su pabellón descubren o realizan actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático ubicado en la plataforma continental de otro Estado parte (art. 9); y toma medidas para impedir la entrada en su territorio, el comercio y la posesión del patrimonio cultural subacuático exportado ilícitamente y/o recuperado de forma contraria a la Convención (art. 14).

Al Estado parte ribereño no se le reconoce la propiedad sobre el patrimonio cultural subacuático situado en sus aguas jurisdiccionales. No obstante, tiene el derecho exclusivo de reglamentar, prohibir y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático situado en sus aguas interiores, archipelágicas, mar territorial (art. 7.1) y zona contigua (art. 8). El Estado ribereño asume igualmente la expedición de autorizaciones para las actividades dirigidas al patrimonio sito sobre su zona económica exclusiva o plataforma continental. Sin embargo, con la especialidad de que, salvo que no lo desee, ejerce de «Estado coordinador» de las consultas con los otros Estados partes que hayan declarado su interés en el patrimonio cultural subacuático aquí situado (art. 10).

Todos los Estados parte pueden tomar medidas preventivas con el fin de evitar todo peligro o saqueo de patrimonio cultural que se encuentre en la Zona, esto es, los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional. La emisión de autorizaciones la asumirá aquel Estado que, a iniciativa de la UNESCO, sea elegido entre los Estados parte que hayan declarado su interés (art. 12).

La Convención reconoce la práctica observada entre Estados de tratar de forma diferenciada el patrimonio cultural subacuático consistente en buques y aeronaves de Estado. No hay referencia expresa al caso en que se encuentre en las aguas interiores, pero el Estado de pabellón tiene derecho a cooperar con el Estado ribereño en cuyo mar territorial y aguas archipelágicas se encuentre con miras a cooperar sobre los mejores métodos de protección (art. 7.3). Hallándose en la plataforma continental o zona económica exclusiva de otro Estado parte, no se efectuará ninguna actividad sin el acuerdo del Estado de pabellón y la colaboración del Estado coordinador (art. 10.6). En el caso de que se halle en la Zona, ningún Estado parte emprenderá ni autorizará actividades sin el consentimiento del Estado de pabellón (art. 12.7).

El anexo fija unas normas uniformes relativas a los requisitos a cumplir por las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático situado en las aguas jurisdiccionales de los Estados parte (arts. 7, 8 y 10.5) y en la Zona de los fondos marinos (art. 12.4). Antes de iniciar cualquier actividad, el interesado elaborará un proyecto, cuyo plan se presentará a la autorización de los órganos competentes. El plan ha de incluir: una evaluación de los estudios previos o preliminares; la metodología a

seguir; los objetivos del proyecto; las técnicas utilizadas, que serán lo menos perjudiciales posibles; salvo que la protección revista carácter de urgencia, una financiación suficiente para cumplir todas las fases del proyecto; un calendario; y, un plan para velar por la seguridad y la salud de los integrantes del equipo y terceros. Además, la actividad debe realizarse bajo la dirección y control y con la presencia continuada de un arqueólogo subacuático cualificado que tenga la competencia científica adecuada a la índole del proyecto. Una vez iniciada la actividad, las personas autorizadas han de mantener un inventario detallado del sitio, presentar informes sobre la marcha de la actividad, un informe final, y conservar los archivos del proyecto por un plazo en general no superior a diez años.

De conformidad con la publicidad del *Boletín Oficial del Estado*, los Estados parte de la Convención desde el día de su entrada en vigor (2 de enero de 2009) son los siguientes: Barbados, Bulgaria, Camboya, Croacia, Cuba, Ecuador, Eslovenia, España, Líbano, Libia, Lituania, México, Montenegro, Nigeria, Panamá, Paraguay, Portugal, Rumanía, Santa Lucía y Ucrania (*E. S. N.*).

### Entrada en vigor del Convenio BUNKERS 2001

Desde el 21 de noviembre de 2008 está vigente de forma general y para España el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, conocido como BUNKERS 2001, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional. El Instrumento de Ratificación de España de 10 de noviembre de 2003 y el texto del Convenio se publican en la edición núm. 43, del martes 19 de febrero de 2008, del *Boletín Oficial del Estado*.

Su preámbulo recuerda que el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 (CRC 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 (CF 1992) garantizan la indemnización de las personas que sufren daños debidos a contaminación resultantes de fugas o descargas de hidrocarburos «transportados a granel por vía marítima». En cambio, el BUNKERS 2001 asegura la indemnización de los daños causados por hidrocarburos «para combustible» de los buques.

El Convenio se aplica al daño debido a contaminación resultante de la fuga o descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de un buque, donde quiera que se produzca tal fuga o descarga, exclusivamente cuando el daño sea ocasionado en el territorio de los Estados parte, incluyendo el mar territorial y la zona económica exclusiva [art. 2.a)]. También es aplicable para indemnizar el coste de las medidas preventivas, donde quiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños [art. 2.b)].

El propietario del buque en el momento de producirse la fuga o descarga es el responsable (art. 3.1). El término propietario del buque incluye el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo (*sic*), el gestor naval y el armador del buque (*operator* en la versión en inglés) (art. 1.3). En caso de que más de una persona sea responsable, su responsabilidad será solidaria (art. 3.2).

El propietario del buque puede exonerarse si prueba que los daños se debieron: a) a un acto de guerra o un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; b) a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o, c) a la negligencia o acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno u autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de su función (art. 3.3). También se exonera el propietario frente a la víctima si prueba que los daños se debieron a la acción u omisión dolosa o negligente de ésta (art. 3.4).

El Convenio no se aplica a los daños ocasionados por contaminación que entren en el ámbito de aplicación del CRC 1992, ni a los que procedan de buques de guerra o de buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y se dediquen a servicios no comerciales del Gobierno (art. 4).

Si en el suceso participan dos o más buques, los propietarios serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa atribuir razonablemente a nadie por separado (art. 5).

El Convenio no afecta al derecho del propietario del buque y de su asegurador o fiador a limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, como el Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976 (art. 6).

El propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a mil toneladas y matriculado en un Estado parte tiene las obligaciones de: mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad por estos daños y hasta una cuantía igual a la de los límites de responsabilidad fijados en el régimen nacional o internacional aplicable, pero que en ningún caso será superior a la calculada conforme al Convenio de limitación de responsabilidad de 1976 (art. 7.1); y, obtener un certificado que se ajuste al modelo previsto en el anexo del Convenio BUNKERS 2001 y que sea emitido por el Estado de matrícula para atestiguar que dicho seguro o garantía está en vigor (arts. 7.2 y 7.7).

Los Estados parte se obligan a no permitir operar a ningún buque que enarbole su pabellón a menos que se le haya expedido el citado certificado (art. 7.11) y a asegurar también que todo buque de arqueo bruto superior a mil toneladas, donde quiera que esté matriculado, que entre en sus puertos o instalaciones mar adentro o salga de ellos, esté cubierto también por un seguro o garantía en la misma cuantía exigida a los buques de Estados parte (art. 7.12). Cualquier Estado parte está legitimado para expedir o refrendar un certificado que acredite que estos buques matriculados en países que no son parte del Convenio BUNKERS 2001 cumplen igualmente el requisito de disponer del seguro o la garantía exigida (art. 7.2).

Las víctimas disponen de acción directa para obtener la compensación del asegurador o fiador del propietario inscrito por los daños ocasionados, con inmunidad a las excepciones personales que hubiera invocado el asegurador o fiador en una demanda incoada por el propietario del buque contra su persona. El demandado tendrá, en todo caso, el derecho a exigir que el propietario concorra en el procedimiento (art. 7.11).

Los derechos de indemnización prescribirán a menos que se interponga una acción dentro de un plazo de tres años desde que se produjeron los daños y, en ningún caso, podrá interponerse acción una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso (art. 8). Las reclamaciones contra el propietario del buque, el asegurador

o fiador sólo podrán promoverse ante los tribunales de los Estados parte en los que se han ocasionado los daños (art. 9).

De conformidad con la publicidad del *Boletín Oficial del Estado*, los Estados parte del Convenio desde el día de su entrada en vigor (21 de noviembre de 2008) son: Alemania, Bulgaria, Croacia, Chipre, Eslovenia, España, Estonia, Grecia, Jamaica, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Polonia, Reino Unido, Samoa, Sierra Leona, Singapur y Tonga (*E. S. N.*).

### La CNUDMI aprueba el proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo

En su 34.º periodo de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) estableció el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte) con la misión de preparar, en estrecha cooperación con las organizaciones internacionales interesadas, un instrumento legislativo sobre cuestiones concernientes al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de aplicación del nuevo instrumento, el periodo de responsabilidad del porteador, sus obligaciones y el régimen de responsabilidad que le fuera aplicable, las obligaciones del cargador y los títulos o documentos del transporte. Este Grupo de Trabajo ha sido presidido desde el principio por el Delegado de España, el Dr. Rafael Illescas Ortiz, Catedrático de Derecho mercantil de la Universidad Carlos III de Madrid.

La CNUDMI adoptó en su 887.ª sesión, celebrada el 3 de julio de 2008 en Nueva York, la decisión de recomendar a la Asamblea General que considere la conveniencia de aprobar en su sexagésimo tercer periodo de sesiones, sobre la base del proyecto de convenio aprobado por la CNUDMI, un convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo y que autorice la convocatoria de una ceremonia de firma que se celebraría, lo antes posible en 2009 en Rotterdam (Países Bajos), a raíz de la cual el texto del convenio quedaría abierto a la firma de los Estados.

El informe de CNUDMI y el texto del proyecto pueden consultarse en la página web: [www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html).

El Proyecto de Convenio se compone de 96 artículos, ordenados en los siguientes 18 capítulos: disposiciones generales; ámbito de aplicación; documentos electrónicos de transporte; obligaciones del porteador; responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso; disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte; obligaciones del cargador frente al porteador; documentos de transporte y documentos electrónicos del transporte; entrega de las mercancías; derechos de la parte controladora; transferencia de derechos; límites de responsabilidad; ejercicio de acciones; jurisdicción; arbitraje; validez de las cláusulas contractuales; materias no reguladas por el presente Convenio; y disposiciones finales.

La CNUDMI, en la decisión arriba citada, señala que es consciente del número ya grande y cada vez mayor de casos en que el transporte, particularmente el transporte de mercancías en contenedores, se lleva a cabo en el marco de contratos de

transporte puerta a puerta y se muestra convencida que la modernización y armonización del régimen aplicable a las operaciones de transporte puerta a puerta, que conlleven un tramo marítimo, reduciría los obstáculos de índole jurídica, fomentaría el comercio y las relaciones económicas internacionales armónicas y el bienestar de todos los pueblos.

El proyecto de convenio regula el contrato de transporte internacional de mercancías, excluido el fletamento de buques, que se desarrollen totalmente por vía marítima, pero también aquellos contratos que prevean, *además de la vía marítima*, su transporte por otros modos (art. 1.1).

Las partes del contrato de transporte son el porteador y el cargador (arts. 1.5 y 1.8), pero el proyecto no utiliza los conceptos de estibador, almacenista, transportista terrestre o consignatario de buque y otros sujetos auxiliares del transporte marítimo. Opta por un concepto más general denominado «parte ejecutante», referido a toda persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, cuando dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control [art. 1.6.a)]. Se especifica, además, que «parte ejecutante marítima» es la persona que asume alguna de las obligaciones del porteador durante el periodo que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga (art. 1.7). Asimismo, el cargador documentario es la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como cargador en el documento del transporte o en el documento electrónico del transporte (art. 1.9); el tenedor es la persona en posesión de dicho documento o a favor de la cual se ha emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable (art. 1.10); el destinatario es la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías (art. 1.11); por parte controladora, esto es, aquella que puede disponer de las mercancías obteniéndolas en un puerto de escala o en algún lugar de la ruta, o sustituir al destinatario (art. 50), se refiere al cargador, salvo que al concluir el contrato haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona (art. 51).

El proyecto no utiliza los términos conocimiento de embarque o carta de porte, sino el más general «documento de transporte» que prueba que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte, y que prueba o contiene un contrato de transporte (art. 1.14). El documento de transporte puede ser negociable o no negociable (arts. 1.15 y 1.16). Puede emitirse en papel o en versión electrónica si media el consentimiento del porteador y del cargador [arts. 1.18 y 8.a)].

El proyecto entiende por flete la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de mercancías con arreglo a un contrato de transporte (art. 1.28). Un desarrollo especial se dedica en un capítulo a sus obligaciones y responsabilidad. El porteador asume las obligaciones de transporte y custodia de las mercancías desde que él o una parte ejecutante las recibe hasta que las entrega en destino; así como de cargar, manipular, estibar, conservar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos. Sin embargo, el cargador y el porteador pueden estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Durante el viaje por mar, el

porteador debe obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar para poner y mantener el buque en estado de navegabilidad, tripular, armar y avituallar debidamente el buque y mantenerlo así durante todo el viaje, así como mantener las bodegas y otras partes del buque en estado adecuado para la recepción, transporte y conservación de las mercancías (arts. 12 a 14).

El porteador se exonera de responsabilidad si prueba que la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías no es imputable a culpa propia ni a culpa de las personas bajo su control. También si prueba que el incumplimiento contractual es debido a una fuerza mayor, riesgos, peligros o accidentes de mar, guerra, restricciones por cuarentena, huelgas, cierre patronal, incendio, vicios ocultos de las mercancías y otras hipótesis enumeradas en el proyecto y entre las que no se incluye la culpa náutica. Sin embargo, el porteador será igualmente responsable en estas hipótesis si el reclamante prueba la culpa del porteador o de las personas bajo su control en la causación del daño y, singularmente, acredita el estado de innavegabilidad del buque o las deficiencias en el armamento, avituallamiento o tripulación del buque (art. 17).

La responsabilidad del porteador en caso de incumplimiento contractual está limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a tres unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última es mayor, salvo que el cargador haya realizado una declaración de valor (art. 59). La indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso no superará el valor de las mismas en destino y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas (art. 60).

Las excepciones de responsabilidad y los límites de la deuda indemnizatoria arriba mencionados son aplicables a cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, iniciado contra el porteador o una parte ejecutante marítima, el capitán u otro miembro de la tripulación o los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima (art. 4.1).

El proyecto detalla también el contenido de las obligaciones del cargador de entregar las mercancías para su transporte y cooperar con el porteador en el intercambio de información e instrucciones, especialmente cuando se trata de mercancías peligrosas (arts. 27 a 34). Asimismo, prevé soluciones jurídicas para el caso en que el porteador no puede entregar las mercancías porque el destinatario no se identifica o no se persona. El porteador puede consultar instrucciones al cargador o al cargador documentario, y haciendo la entrega de conformidad con sus indicaciones, quedará exento de responsabilidad con arreglo al contrato de transporte (art. 47). Además, declara el derecho del porteador a retener las mercancías para garantizar el pago de las sumas debidas (art. 49).

Las reclamaciones por incumplimiento de obligaciones nacidas del contrato de transporte internacional de mercancías no pueden interponerse una vez transcurrido el plazo de dos años (art. 62.1). Este plazo no será susceptible de interrupción, ni suspensión, salvo consentimiento de la persona contra la que se dirija la reclamación, que podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes (art. 63). Sin embargo, este plazo tiene dos excepciones. Por un lado, la per-

sona declarada responsable podrá ejercitar igualmente una acción de repetición después de expirado el plazo conforme a la ley del foro en el que entable el procedimiento; o un plazo de noventa días desde que haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada respecto de la acción ejercitada contra ella, según lo que suceda primero (art. 64). Por otro lado, podrá entablarse una acción contra el arrendatario del buque o contra la persona identificada como porteador más allá de los dos años, en el plazo previsto en la ley del foro en que se entable el procedimiento o noventa días contados desde la fecha en que se identifique el porteador o en que el propietario registral o el arrendatario del buque haya rebatido la presunción de que él es el porteador (art. 65).

El proyecto de convenio reconoce la validez de los acuerdos exclusivos de elección de foro judicial o arbitral. No obstante, el demandante puede entablar un procedimiento judicial contra la parte ejecutante marítima en su domicilio o el puerto donde prestó sus servicios (art. 68).

De especial importancia es la exclusión de imperatividad del convenio que realiza el proyecto a favor del denominado contrato de volumen. De amplio uso en la práctica de los transportes marítimos y multimodales, el proyecto lo define como todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el periodo en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo (art. 1.2). En estos contratos, indica el proyecto, cabe estipular derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en este convenio (art. 80). Merece señalarse que en el periodo de sesiones de aprobación del proyecto por la CNUDMI, se expresó cierta inquietud ante esta excepción que podría frustrar la finalidad básica del convenio de armonizar el régimen jurídico aplicable al transporte internacional de mercancías.

La entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo no afectará a la aplicación de convenios internacionales en vigor que regulen el transporte aéreo, terrestre, ferroviario en la medida en que dichos convenios, de acuerdo con sus normas, sean aplicables a algún tramo del contrato de transporte (art. 82). En cambio, los Estados que sean parte de las Reglas de La Haya-Visby o de las Reglas de Hamburgo y pretendan ratificar, aceptar, aprobar o adherirse a este Convenio, una vez que sea adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, deberán denunciar simultáneamente dichos Convenios internacionales (art. 89) (*E. S. N.*).

### Reunión de la Asamblea General del CMI en Atenas

En la reunión de la Asamblea del Comité Marítimo Internacional que tuvo lugar en Atenas el 17 de octubre de 2008, los delegados eligieron al Sr. Karl-Johan Gombrii, de Noruega, como Presidente, y a otros miembros de la comisión ejecutiva.

La Comisión Ejecutiva del CMI señaló la necesidad de promover la firma del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo y de continuar los trabajos actuales que se desarrollan en el seno del CMI sobre la venta judicial de buques, los lugares de refu-

gio, las reglas procesales relacionadas con la limitación de responsabilidad en Derecho marítimo, la Convención de la OMI sobre la remoción de pecios, la lucha contra la piratería y el proyecto de convenio sobre reciclaje de buques, entre otros.

Los ponentes del CMI en la OMI y en los Fondos Internacionales de Indemnización de daños en caso de contaminación por hidrocarburos presentaron sus conclusiones.

La próxima reunión de la Asamblea del CMI tendrá lugar en Rotterdam los días 21 a 23 de septiembre de 2009, coincidiendo con la ceremonia de firma de Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (*E. S. N.*).

### Campaña de la OMI para captar nuevos marineros

La OMI puso en marcha en noviembre de 2008, en asociación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), la Cámara Internacional de Navegación/Federación Internacional de Navegación (ICS/ISF), la Asociación Internacional de Propietarios de buque de carga seca (INTERCARGO), la Asociación Internacional de propietarios independientes de buques tanque (INTERTANKO) y la Federación Internacional de trabajadores del transporte (ITF), la campaña «¡Hágase marinero! «Una campaña para atraer candidatos a la industria marítima».

Esta iniciativa parte de la preocupación de mantener un número suficiente de marineros, especialmente de oficiales cualificados. La campaña advierte que la industria marítima transporta más del 90 por 100 del comercio mundial, a través de cerca de 100.000 buques mercantes, tripulados por más de 250.000 marineros. Hacia 2015 se estima que faltarán entre 25.000 y 80.000 nuevos marineros para trabajar en unos buques cuya tecnología resulta cada vez más sofisticada. La campaña pone de manifiesto la reserva de los jóvenes de países tradicionalmente marítimos a enrolarse a bordo de los buques y embarcaciones. De hecho, los que deciden hacerse marineros tienen una corta carrera profesional porque no están dispuestos a permanecer en el mar. Entre los contenidos de la iniciativa, consta la voluntad de las entidades participantes de celebrar conferencias y actos públicos para promover el atractivo de la industria entre los jóvenes, promover contratos de corta duración a bordo, asegurar relaciones laborales de larga duración, ampliar los permisos, dotar de seguridad social a los trabajadores, promover la integración plena de la mujer, financiar las escuelas formativas, entre otros aspectos de la campaña (*E. S. N.*).

### Medidas coercitivas de las Naciones Unidas contra los piratas de la costa de Somalia

La OMI trabaja en un proyecto anti-piratas que comenzó en 1998. La primera fase consistió en varios seminarios y talleres regionales a los que asistieron representantes de los Gobiernos de países de áreas con gran presencia de piratas. La segunda fase comprendió misiones de examen y valoración del problema en diferentes regiones. A la vista del resultado de estas investigaciones, la Asamblea de la OMI,

en su reunión de noviembre y diciembre de 2005, adoptó una resolución sobre «Piratería y robo a mano armada contra buques en la costa de Somalia» para condenar estos delitos y llamar a los Estados parte a tomar las medidas para acabar terminantemente con los mismos. Sin embargo, en noviembre de 2008, el Secretario General de la OMI, Sr. Eftimios E. Mitropoulos, hizo un llamamiento al más alto nivel para dar una respuesta unida y coordinada, tanto internacional como nacional, para combatir la piratería en esta zona.

En diciembre de 2008, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la Resolución núm. 1.846, que declara que durante doce meses a contar desde el 2 de diciembre de 2008, los Estados y las organizaciones regionales en cooperación con el Gobierno Federal Transitorio de Somalia, pueden entrar en las aguas jurisdiccionales de este país y usar «todos los medios necesarios», como emplear buques navales y aeronaves militares, así como incautarse de embarcaciones, buques, armas y equipo utilizado en la piratería (*E. S. N.*).

## La Unión Europea aprueba el tercer paquete de medidas de seguridad marítima

Con fecha de 11 de marzo de 2009, el Parlamento Europeo aprobó el tercer paquete de medidas de seguridad marítima. Comprende las siguientes reformas del Derecho comunitario vigente y propuestas de introducción de nuevas normas para reforzar la seguridad marítima: *a)* una propuesta de Directiva para asegurar que los Estados miembros cumplen efectivamente con el control de las condiciones de seguridad internacionales exigibles a los buques que enarbolan su pabellón; *b)* una enmienda a la Directiva sobre las sociedades de clasificación para mejorar la calidad de su trabajo, incluyendo un régimen sancionador; *c)* una enmienda a la Directiva sobre el control del Estado de puerto, que supondrá incrementar muy probablemente el número de buques cuya peligrosidad determinará la prohibición de acceso a los puertos europeos; *d)* una enmienda a la Directiva de gestión del tráfico para establecer un régimen claro y preciso sobre los lugares de refugio; *e)* una propuesta de directiva sobre la investigación de los accidentes marítimos, en línea con las normas vigentes sobre accidentes de la aviación civil; *f)* la propuesta de incorporar al Derecho comunitario las disposiciones del Convenio de Atenas sobre el transporte de pasajeros y de sus equipajes por mar de 2002, para todos los pasajeros a bordo de buques, con independencia de si la ruta es internacional, comunitaria o nacional, por mar, canales y ríos, y *g)* la aprobación de una Directiva sobre la responsabilidad extracontractual de los navieros, con la finalidad de asegurar que no gozarán del privilegio tradicional de limitar su responsabilidad en los casos de negligencia grave (*E. S. N.*).

## B. LEGISLACIÓN

### A) ESPAÑOLA

**BOE núm. 40, de 16 de febrero de 2009 (p. 15935):** Real Decreto 38/2009, de 23 de enero, por el que se regulan las pruebas a las que se someten los botes salva-

vidas y sus medios de puesta a flote y se autoriza su realización a empresas especializadas.

**BOE núm. 55, de 4 de marzo de 2008 (p. 13009):** Enmiendas del 2006 al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 7 de noviembre de 1984), adoptadas el 18 de mayo de 2006, mediante Resolución MSC 209(81).

**BOE núm. 65, de 15 de marzo de 2008 (p. 15650):** Real Decreto 323/2008, de 29 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.

**BOE núm. 127, de 26 de mayo de 2008 (p. 24429):** Enmiendas de 2006 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 enmendado, (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 16, de 17 y 18 de junio de 1980), adoptadas el 19 de mayo de 2006 mediante Resolución MSC 202(81).

**BOE núm. 136, de 5 de junio de 2008 (p. 25890):** Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos (CE *BOE* núm. 173, de 18 de julio de 2008, p. 31415).

El RD 862/2008 establece la regulación que rige la organización y funcionamiento de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos. La nueva Comisión ha sido ya constituida y funciona desde el mes de febrero de 2009, adscrita a la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento. Viene así a sustituir a la antigua Comisión Permanente de investigación de siniestros marítimos, que funcionaba a su vez desde el año 2001, en cumplimiento de las obligaciones que el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Regla 21, Capítulo I del Anexo) impone a los Estados contratantes.

**BOE núm. 247, de 13 de octubre de 2008 (p. 41092):** Resolución de 18 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el anexo de la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.

**BOE núm. 273, de 12 de noviembre de 2008 (p. 44825):** Enmiendas de 2006 al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 304, de 21 de diciembre de 2005), adoptado el 18 de mayo de 2006 mediante Resolución MSC 205(81).

**BOE núm. 284, de 25 de noviembre de 2008 (p. 47014):** Enmiendas de 2005 al Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación [Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)] (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 122, de 22 de mayo de 1998), adoptadas el 20 de mayo de 2005, mediante Resolución MSC 195(80).

**BOE núm. 284, de 25 de noviembre de 2008 (p. 47015):** Enmiendas de 2005 al Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (código PBIP) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 202, de 21 de agosto de 2004), adoptadas el 20 de mayo de 2005, mediante Resolución MSC 196 (80).